Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7249**

18. Wahlperiode 06.01.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Steffi Lemke, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel, Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Peter Meiwald, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Transport auf der Elbe

Die Mittlere und Obere Elbe ist der letzte, auf 600 Kilometer freifließende, ungestaute Strom in Deutschland. Die Flusslandschaft ist einzigartig und vielfach geschützt. Fast der gesamte Lauf der deutschen Elbe ist europäisches Schutzgebiet, auf 400 Kilometern Länge erstreckt sich das UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe, das größte terrestrische Schutzgebiet in Deutschland. Die Auen gehören zu den „Hot Spots" der Biodiversität in der Bundesrepublik Deutschland. Trotz eines Ausbaustopps wird an der Elbe seit nun wieder zehn Jahren kontinuierlich gebaut, um eine nahezu ganzjährige Fahrtiefe von 1,60 m zwischen Geesthacht und Dresden bzw. 1,50 m zwischen Dresden und deutsch-tschechischer Grenze herzustellen. Diese Fahrtiefe soll eine planbare Güterschifffahrt ermöglichen, sie wurde in den letzten Jahren aber kaum erreicht. Auch die Transportzahlen gehen zurück. Obwohl Millionen in die Wasserstraße investiert wurden, wurde immer weniger auf ihr transportiert. Im Jahr 2014 sind die Transporte verglichen mit den Vorjahren um die Hälfte auf ein neues historisches Tief von 0,4 Millionen Tonnen eingebrochen (Verkehrsberichte der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost 2013 und 2014). Im Jahr 2015 ruhte die Güterschifffahrt aufgrund der anhaltenden Trockenphase und Fahrtiefen mit teils weit unter einem Meter für ca. ein halbes Jahr. Für die Binnenwasserstraßen des Bundes bestehen unterschiedliche Zuordnungen zu den WSV-Wasserstraßenklassen. Für Schubverbände ergeben sich daraus unterschiedliche Befahrensmöglichkeiten. Oft wird die Bedeutung der Elbe als Wasserstraße betont. Mit hohen Kosten und großem Aufwand wird versucht eine planbare Schiffbarkeit zu gewährleisten, obwohl die letzten Jahre deutlich zeigen, dass dies nicht gelingt. Es stellt sich die Frage, in welchem Verhältnis sich die Unterhaltungsmaßnahmen und die Gefährdung der Flusslandschaft sowie die weiteren Nutzungen gegenüberstehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

Transporte

1. Ab wie viel Containerlagen erachtet die Bundesregierung Containertransporte auf den Binnenwasserstraßen grundsätzlich und speziell für die Elbe, Havel und angrenzenden Kanäle, wie Elbe-Seitenkanal, Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal und Kanäle um Berlin, als wirtschaftlich?

2. Wie sind nach Kenntnis der Bundesregierung die genauen Parameterobergrenzen südöstlich von Hamburg für die Klassen IV, Va, Vb und VIb, und welches sind die limitierenden Faktoren, die sich aus der Klassifizierung der Elbe, Havel und angrenzenden Kanälen, wie Elbe-Seitenkanal, Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal und Kanäle um Berlin, ergeben (bitte mit Angabe des Bauwerkes, Ortes und Kilometerangabe, des Engpasses – beispielsweise Durchfahrtshöhe – und Verwaltungshoheit für den jeweiligen Faktor)?

3. Welche Restriktionen bis 2014 für den zweilagigen Containerverkehr von und nach Berlin sind nach Meinung der Bundesregierung laut „Sachstandsbericht Verkehrsprojekt Deutsche Einheit" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom Juni 2014 zum Projekt 17 Wasserstraße (Ausbau Hannover – Berlin), das die Bedingungen für den Containerverkehr in der Relation Hamburg – Magdeburg – Berlin deutlich verbessern soll, gemeint (bitte genau benennen, auf welchen Streckenabschnitt)?

   Wann wurden diese Restriktionen beseitigt, bzw. wann werden sie beseitigt?

   Welche Restriktionen bestehen für einen dreilagigen Containerverkehr zwischen Hamburg – Magdeburg – Berlin?

4. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, für welchen Containertransport (einlagig, zweilagig, dreilagig oder darüber) die Binnenwasserstraßen des Bundes hinsichtlich der Brückenhöhe ausgelegt sind?

5. Welche Voraussetzungen stellt nach Kenntnis der Bundesregierung der zwei- und der dreilagige Containertransport an die Fahrzeugtypen (Schiffe und Schubverbände) und deren Ausstattung?

6. Auf welchen Streckenabschnitten wird nach Kenntnis der Bundesregierung auf der Elbe zwischen Hamburg und deutsch-tschechischer Grenze bereits ein dreilagiger Containertransport durchgeführt?

7. Welche Voraussetzungen müssen nach Kenntnis der Bundesregierung die Elbe, der Elbe-Seitenkanal, Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal für einen ein-, zwei- und dreilagigen Containertransport über Schubverbände erfüllen (bitte die Fahrtiefen und Durchfahrtshöhen für jede Lage tabellarisch darstellen und auf die Anordnung und die maximale Anzahl der Leichter eingehen)?

8. Wie viele Container wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1997 bis 2015 transportiert (Angaben bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und Teilstrecken sowie in TEU angeben:

   a) von Hamburg über den Elbe-Seitenkanal – Zählstelle Schiffshebewerk Scharnebeck – ,

   b) von Hamburg über die Elbe in Richtung Magdeburg und Riesa/Dresden,

   c) von Hamburg nach Tschechien,

   d) von Hamburg zu sonstigen Zielen, beispielsweise Richtung Lübeck und Berlin)?

9. Wie viele Gütertonnen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1997 bis 2015 auf der Elbe und auf dem Elbe-Seitenkanal transportiert (Angaben bitte nach Jahren und nach Zählstellen – Schleuse Geesthacht, Stadtstrecke Magdeburg, deutsch-tschechische Grenze und Schleuse Scharnebeck – aufschlüsseln)?

10. Durch Mittel in welcher Höhe und durch welche Programme wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2010 Containerlinien wie die Elbe-Container-Linie ECL2000 oder die ETS Elbe zwischen dem Hamburger Hafen und Wittenberge/Magdeburg/Aken/Riesa gefördert?

Unterhaltung der Elbe

11. Welche Unterhaltungsziele (Fahrrinnentiefe, Fahrrinnenkastenbreite etc.) sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1990 bis heute für die Elbe zwischen Geesthacht und deutsch-tschechischer Grenze gültig (bitte nach Jahren und den unterschiedlichen Elbeabschnitten aufschlüsseln), und durch welche Maßnahmen stellt die Bundesregierung die Umsetzung der Ziele sicher?

12. Welche gleichwertigen Bezugsniveaus – wie beispielsweise der GlW (Gleichwertiger Wasserstand) – sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1990 bis heute für die Elbe zwischen Geesthacht und deutsch-tschechischer Grenze gültig und wurden angewendet (bitte nach Jahren und gegebenenfalls den unterschiedlichen Elbeabschnitten aufschlüsseln)?

13. An welchen Abschnitten der Elbe zwischen Geesthacht und der deutsch-tschechischen Grenze wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von 1990 bis einschließlich 2014 Baggerarbeiten vorgenommen?

    a) In welchen Jahren fanden keine Baggerarbeiten statt, und warum nicht?

    b) Wie hoch waren die verlagerten Mengen des Baggergutes, und was geschah mit dem Baggergut?

    c) Welche Kosten sind dabei entstanden?

    d) Was war die jeweilige Zielstellung der Baggerungen (bitte nach Jahren mit Angabe der Flusskilometer sowie Kosten, Baggergutmengen und einzelner Baggerung aufschlüsseln)?

14. Wie viele Buhnen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von 1990 bis einschließlich 2014 an der Elbe zwischen Geesthacht und deutsch-tschechischer Grenze instandgesetzt?

    a) Wie viele Buhnen sind derzeit noch schadhaft?

    b) Wie viele Buhnen sollen an der Elbe zwischen Geesthacht und deutsch-tschechischer Grenze von 2015 bis 2017 instandgesetzt werden?

15. Wie viele Kilometer Leit- und Deckwerke wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von 1990 bis einschließlich 2014 an der Elbe zwischen Geesthacht und deutsch-tschechischer Grenze instandgesetzt?

16. Welche Mengen an Wasserbausteinen, Kies, Sand etc. wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von 1990 bis einschließlich 2014 an der Elbe zwischen Geesthacht und deutsch-tschechischer Grenze (bei den oben erfragten Baumaßnahmen) verbaut?

17. Wie viele Buhnen sind derzeit noch schadhaft?

    Wie viele Buhnen sollen an der Elbe zwischen Geesthacht und deutsch-tschechischer Grenze von 2015 bis 2017 instandgesetzt werden?

18. Welche Veränderungen der Fahrtbedingungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung für die Schifffahrt auf der Elbe bei vergleichbaren Abflüssen, also unabhängig von Abflussschwankungen, und inwieweit konnten diese verbessert werden?

    a) Inwiefern trugen die Unterhaltungsmaßnahmen dazu bei?

    b) Welchen Beitrag leisteten dazu die seit Anfang der 1990er Jahre durchgeführten Unterhaltungsmaßnahmen, und mit welcher Methode weist die Bundesregierung das nach?

19. An wie vielen Tagen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1997 und 2015 (bis heute) die Fahrrinnentiefen der Elbe von 1,60 m zwischen tschechischer Grenze und Geesthacht unterschritten (bitte nach Jahren und den Elbestrecken E1 bis E9 aufschlüsseln)?

20. An wie vielen Tagen wurde im Jahr 2015 nach Kenntnis der Bundesregierung eine Fahrtiefe von 1,00 m an der Elbe zwischen Geesthacht und Magdeburg und zwischen Magdeburg und deutsch-tschechischer Grenze unterschritten?

21. Was war nach Kenntnis der Bundesregierung die Ursache für die geringen Fahrrinnentiefen der Elbe in 2014 und 2015?

    Kann die Bundesregierung für die Zukunft Niedrigwassersituationen wie 2014 oder 2015 ausschließen (bitte begründen)?

22. Wie bewertet die Bundesregierung die bisherige Umsetzung des von der Bundesregierung angestrebten Ziels, der Verlagerung von Transporten auf das Binnenschiff im Elbekorridor?

    Inwiefern wurde dieses Ziel an der Mittleren und Oberen Elbe und am Elbe-Seitenkanal erreicht?

Ausgaben

23. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausgaben für Verwaltung, Bau, Betrieb, Investitionen und Unterhaltung, die seit 1995 für die Bundeswasserstraßen ausgegeben wurden (Darstellung bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

24. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausgaben für Verwaltung, Bau, Betrieb, Investitionen und Unterhaltung, die seit 1995 für die Elbe als Wasserstraße ausgegeben wurden (Darstellung bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

25. Durch Mittel in welcher Höhe und aus welchen Programmen förderte nach Kenntnis der Bundesregierung die Europäische Union (EU) Maßnahmen an Bundeswasserstraßen und den Häfen im Bundesgebiet?

26. Wie beurteilt die Bundesregierung die Kritik des Europäischen Rechnungshofs vom März 2015, dass die von der EU geförderten Maßnahmen zur Förderung der Binnenschifffahrt als Alternative zum LKW und zur Verbesserung der Schiffbarkeit nur geringe Fortschritte verzeichneten?

27. Inwieweit förderte der Bund seit 1995 Häfen und deren Infrastruktur entlang der Elbe und Saale?

    In welcher Höhe wurden welche Bundeshaushaltsmittel für Hafenprojekte an Elbe und Saale ausgegeben (bitte Angaben nach Jahren, Häfen, Projekten und Kosten aufschlüsseln)?

    a) Auf Basis welcher Kosten-Nutzen-Berechnung und Prognosen, wie Auslastung, Umschlag etc., wurden diese Förderungen getätigt?

    b) Inwiefern sind diese Prognosen eingetreten, und wenn nicht, was war der Grund?

c) Welche Hafenprojekte an Elbe und Saale mit Beteiligung des Bundes sind zurzeit für die kommenden Jahre geplant (bitte Angaben nach Jahren, Häfen, Projekten und Kosten aufschlüsseln)?

Berlin, den 6. Januar 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333